

# 自动驾驶立法会带来什么？

近日出台的《深圳经济特区智能网联汽车管理条例》(以下简称“《条例》”),目的是解决自动驾驶在运营方面的立法政策困境,明确大家最关心的权责划分、隐私安全、使用管理等问题。

在汽车网联化、电动化、智能化的巨大机遇中,地方的政策联动与产业集群的发展也会让国内自动驾驶行业发展迈上新



的台阶:从L2+级向L3-L4级飞跃。

的智能网联安全责任限定了范围,智能网

联汽车上路有了强有力法律后盾。

## 核心权责如何界定?

《条例》规定,智能网联汽车相关企业应当依法建立网络安全评估及管理机制,防止网络数据泄露,以及被窃取、被篡改,维护网络数据的整体性、安全性、保密性和可用性。同时,在共享数据方面,智能网联汽车运营企业可以申请获取与其智能网联汽车产品相关的道路违法、交通事故等脱敏数据信息。

此前,业界在自动驾驶最核心的权责归属问题上的法规是空白的。深圳发布的《条例》专门对权责归属进行了规定。总的来看,权责的核心基本上以车内的驾驶员或者无驾驶员状态的车辆所有人为主。

具体来看,如果配备驾驶员的智能网联汽车出现交通违法行为,由公安机关交通管理部门依法对驾驶员进行处罚;发生交通事故且智能网联汽车一方负有责任的,该车辆的驾驶员应当承担相应的损害赔偿责任;因智能网联汽车质量缺陷造成交通事故的,驾驶员依法承担损害赔偿责任后,可向智能网联

汽车的生产者、销售者追偿。

这意味着配备驾驶员的智能网联汽车一旦出现交通违法行为,第一责任人仍然是驾驶员。如果没有配备驾驶员,那主要的追责对象就是车辆的控制人或是所有人,处罚的方式与配备驾驶员的方式相似,区别就是责任人的区分。定责的依据则是智能汽车的车载设备、路测设备、监管平台等记录车辆行驶信息和周边环境的各种视频信息。

保险赔付方面,此前在《条例》的征求意见中,要求智能网联汽车上路行驶购买交通事故责任强制保险,并且要包含保险金额不少于500万元的机动车第三者责任保险。《条例》明确了保险赔付机制,优先保护公众权益,并且鼓励保险行业积极探索与参与开发面向智能网联汽车的其他责任保险,完善保险业务。

核心的权责归属与保险业务的立法约束,确立了智能网联汽车在交通事故中的责任人与事故保险保障服务等,为最核心

在《条例》中,最核心的是对高级自动驾驶安全员和事故责任划分的规定,这部分在以前是自动驾驶领域的灰色地带,没有被明确。其他有关市场准入、条件豁免、车路协同部分也放宽了条件,系统规范了智能网联发展过程的各类细则,为发展智能网联汽车提供了制度依据。

对深圳来说,《条例》的颁布意味着该地的自动驾驶产业即将迎来新的发展。再加上近期出台的《深圳市培育发展智能网联汽车产业集群行动计划(2022—2025年)》对产业政策、重点工程的扶持,深圳的智能网联车产业乘上了快速发展的东风。

根据《条例》与计划的要求,深圳接下来会重点加速推进自动驾驶产业链“人、车、路、云”的一体化。在车路协同的基础设施方面,深圳也会加速部分高速公路C-V2X的运用。

这些政策与基础设施的建设和支持,也会间接吸引一大批来自北京、上海的自动驾驶“玩家”参与。目前,深圳累计

发放道路测试和示范应用牌照493张,累计开放路测路段145公里,百度、AutoX、元戎启行、小马智行等企业在深圳已经或正在开放Robotaxi的试运营。

在经济下行的周期内,确定具备长远价值的新业态或者产业集群成为地方政府提升经济发展水平的重要抓手。

如果将目光往回拉到近处,在这些逐渐开放的城市内可行驶路段和高速公路场景中,Robotaxi首先会迎来快速发展的机遇。法规与政策方面的约束,让Robotaxi的服务模式、定价机制等商业化运营的规划更加清晰。

随着Robotaxi在全国各地开展试运营,自动驾驶真正的实施进程也会逐渐缩短,技术与商业模式的不断迭代,可预见的是自动驾驶会在越来越多的区域内运营。完全自动驾驶,这种区域级的高级别自动驾驶不再是梦想,我们都会有幸体验。

(本文摘自微信公众号“脑极体”,作者:燕良)

## 宝马和奔驰在中国市场狭路相逢比拼L3

今年5月份,奔驰率先出击,旗下旗舰轿车S级和EQS开放选装Drive Pilot自动驾驶系统,实现L3级自动驾驶。

### 捉对厮杀

当时,外媒纷纷用“梅赛德斯·奔驰‘打败’了宝马达到了L3级自动驾驶水平”标题刺激宝马。然而,宝马似乎并没有着急争第一,反而悠哉悠哉地等一个和L3配套的机会。宝马集团自动驾驶开发高级副总裁Nicolai Martin博士曾表示,在“绝对安全”之前,该公司不会提供L3级自动驾驶系统。

同时,宝马和奔驰都宣布:在L3级自动驾驶状态,所有事故将由奔驰/宝马负责。

这句话包含了两层含义:第一就是这两家车企对自己的自动驾驶系统有信心,也敢给予消费者明确的承诺。第二点自然是说明现在欧洲对实现L3级自动驾驶功能有了对应的政策。

对于宝马和奔驰来讲,中国市场仍是全球最大的单一市场,所以他们都将L3级自动驾驶正式迈入中国作为计划中的一步。因为北美洲尚未制订必要的法规,所以除了欧洲老家外,宝马和奔驰的L3级自动驾驶必定会在中国市场狭路相逢。“淘汰”?厮杀的战场是否在中国?这些都将从L3级自动驾驶规模化开始加速兑现。(蓝田)

### 尴尬的L3?

中国对于自动驾驶的立法已经开始逐渐完备,落实到一座座城市。工信部发布的《汽车驾驶自动化分级》与国际上通用

的SAE分级标准类似。但是,当时全球对L3级别自动驾驶场景的描述依然比较模糊,大意是拥有L3级自动驾驶能力的汽车开启自动驾驶功能后,驾驶过程由汽车负责,驾驶员可以脱手脱脚,如果系统提示驾驶员接管,驾驶员必须在短时间内接管汽车。这也是现在奔驰和宝马的描述中,L3级自动驾驶系统能包括的范围。

当L3级自动驾驶拥有清晰的定义和法规,将会成为不断升级并带来智能体验的自动驾驶系统,而不再是模糊的“尴尬”半自动驾驶。

自动驾驶行业将迎来从L2+到L3的飞跃。其实,宝马、奔驰对L3级自动驾驶系统的研发和实现都是枕戈待旦,而中国法规的实施会促使整个行业疯狂卷起来,也将正式进入最后的冲刺阶段。现在距离L5级完全自动驾驶之路还漫长,未来谁将成为巨头?谁又会被自动驾驶进程“淘汰”?厮杀的战场是否在中国?这些都将从L3级自动驾驶规模化开始加速兑现。